



PAR MARTIN VANIER

Professeur à l'École d'urbanisme de Paris

LES ALPES ET LA VOITURE

**Que seraient les Alpes sans la voiture ? Que seraient nos vies sans voiture ?
Sommes-nous en capacité, ou tentés, d'entrer dans une ère post-automobile ?**

Pour l'immense majorité de ceux qui fréquentent les Alpes sans y habiter, l'expérience de la montagne, surtout l'hiver, commence par un sérieux embouteillage, quelque part sur une autoroute de piémont, ou à un nœud célèbre pour ses pics d'encombrement et de pollution, qu'il s'appelle Montmélian, Tallard ou Sallanches. Et pour tous les Alpains à l'année, l'automobile demeure vitale au quotidien.

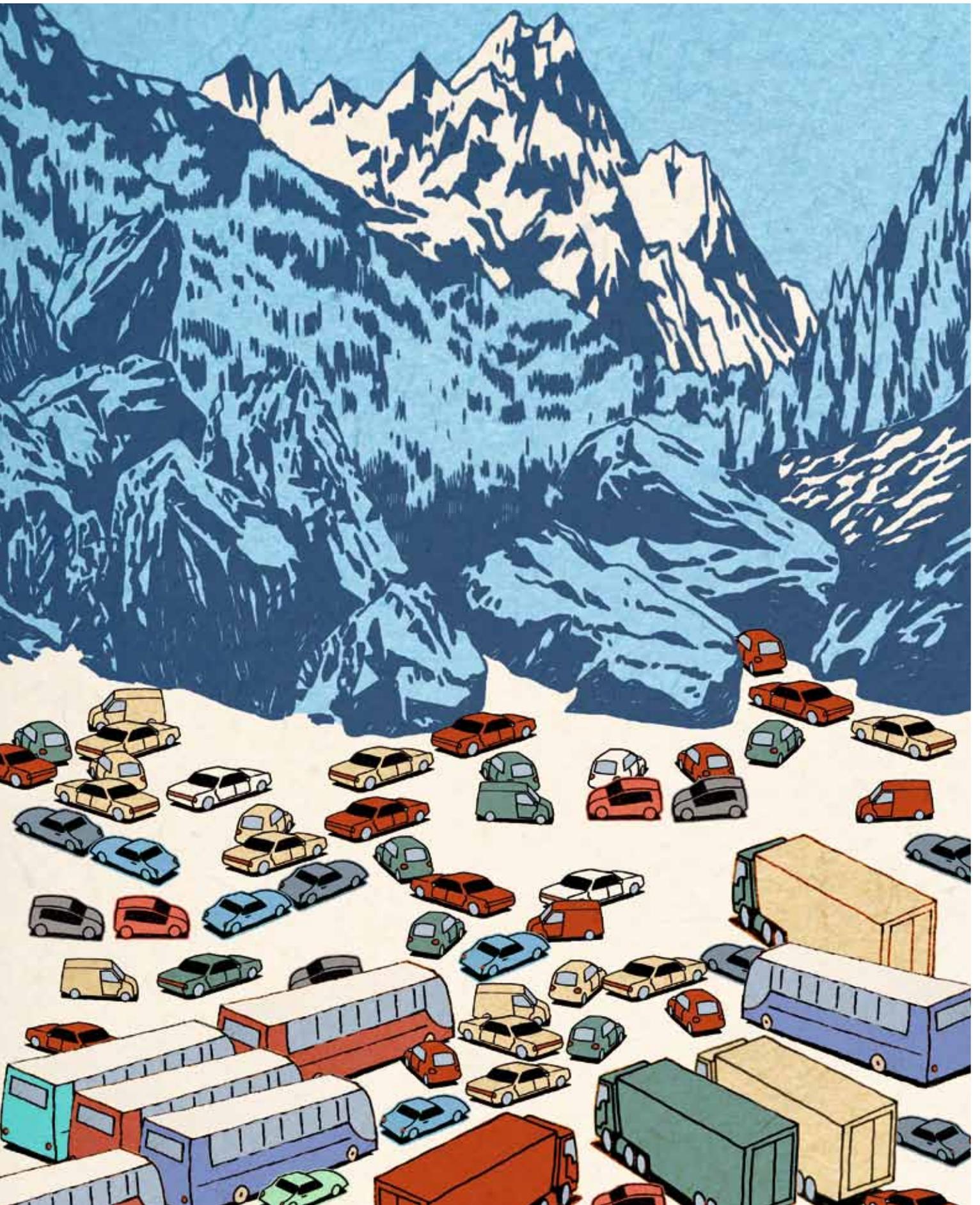
Du point de vue de la dépendance automobile, c'est-à-dire de la place qu'elle occupe forcément dans les déplacements et la mobilité, on peut dire : villes et montagnes, même combat. Des deux côtés, on cherche et on développe depuis quelques décennies des alternatives. Et des deux côtés, on constate que la fameuse « part modale » (la place de la solution automobile dans l'ensemble des types de déplacements) ne bouge pas beaucoup, malgré toutes les innovations. La première d'entre elles consiste à ôter la voiture de l'espace public de la station, comme de la ville en général. La piétonnisation est apparue dans les villes

occidentales – d'abord en Allemagne et aux États-Unis – à la toute fin des années 1950, avant de prendre de l'altitude dans les Alpes. À partir de la création d'Avoriaz, en 1967, première station sans voiture – idée révolutionnaire à l'époque –, se sont développées d'autres offres du même type, plus ou moins abouties. Une dizaine de stations en France – Les Karellis, Flaine, Belle-Plagne, Le Corbier, etc. –, une demi-douzaine en Suisse – Zermatt, Évòlène, Belalp, etc. –, plus rarement en Italie. C'est aussi l'époque de la piétonnisation des centres-villes, surtout les cœurs les plus anciens. Mais des deux côtés, en montagne comme en plaine, convenons que le mouvement est resté minoritaire en nombre de sites concernés et très circonscrit pour chacun d'eux.

EN HAUT COMME EN BAS, LE MÊME CASSE-TÊTE

Que faire des voitures qui n'entrent plus au cœur de la station ou de la ville ? À

quel niveau les arrêter et où les stocker ? En pied de montée, comme en entrée d'agglomération, au risque de saturer déjà les vallées alpines ou les régions urbaines ? Ou plus en amont dans le système de mobilité, pour éloigner le problème et ses impacts ? Mais à condition d'offrir quelle alternative massive et complète ? Ces questions sont aussi bien celles de la région parisienne que celles de la Tarentaise, du Lyonnais que du Chamoniard ! L'association Mountain Riders promeut un éco-guide des stations touristiques pour montrer qu'on peut ici et là profiter de la montagne sans véhicule, et la SNCF vend sept stations « accessibles en train », ce qui signifie pour la plupart un trajet final assez conséquent... en car, avec le reste du flux automobile. En haut comme en bas, même casse-tête : l'accès, la sécurité, puis le stationnement, la pollution et ses pics. Une vallée alpine lors d'un week-end de chassé-croisé d'hiver a tout des abords du périphérique parisien un lundi matin, à la seule différence que le manteau neigeux peut, le cas ■■■



« JE T'AIME MOI NON PLUS », « NI AVEC TOI, NI SANS TOI » : LE COUPLE ALPES-VOITURE EST DE CEUX QUI FONT LA RÉALITÉ DE NOS SOCIÉTÉS ET DE LEURS CONTRADICTIONS.

■ ■ ■ échéant, permettre de mesurer à l'œil la pollution aux particules fines.

Mais à bien y regarder justement, la comparaison s'arrête là et, même si les bouquets de solutions sont souvent les mêmes, les problèmes générés par l'automobile ne sont pas tout à fait les mêmes dans et hors des Alpes. Il s'y combine deux paroxysmes : la saturation au moment des pics de fréquentation, qui fait de l'invasion automobile un cauchemar répété, et la fragilité des solutions de déplacement le reste du temps, qui fait de la voiture individuelle une quasi-condition de survie. Les Alpes partagent le premier sujet avec tous les sites touristiques, notamment balnéaires, et le second avec la plupart des situations de ruralité.

Les Alpes ne se résument pas à leurs stations de ski, mais que faire durant la petite dizaine de week-ends où, à cause des accès aux stations, il ne fait pas bon sortir de chez soi si on est alpin, tant la voiture a envahi la montagne, du moins ses vallées et ses cols ? Pour être sincère, on n'a pas trouvé la solution. On ne renonce pas à faire face à la démesure de l'assaut,

mais la première réponse c'est... la patience, vertu montagnarde ! Après tout, que sont les 180 km de bouchons d'un chassé-

croisé alpin de février quand on vit par ailleurs au quotidien les 250 à 300 km d'embouteillages cumulés chaque matin en région parisienne, et que la France entière peut aller au-delà des 700 km de routes engluées un 15 août ? On appelle cela pudiquement l'autorégulation, sans jeu de mots sur le préfixe.

HOMO ALPINUS AUTOMOBILIS

L'autre réponse est ce qu'on appelle le « chrono-aménagement », c'est-à-dire la tentative d'étaler les flux dans le temps, plutôt que de laisser croire qu'il faut encore et toujours élargir le tube dans lequel ils s'engouffrent et s'étouffent. Les villes misent beaucoup sur le chrono-aménagement et le chrono-urbanisme, parce que lorsque l'espace est saturé, ce sont les pratiques qu'il faut changer et, en premier lieu, les emplois du temps qui deviennent le sujet majeur de la gestion de... l'espace.

Loin des Alpes, dans les stations littorales aquitaines à moins d'une heure de Bordeaux, on ne sait plus comment faire face aux beaux week-ends d'été, lorsque se cumulent la fréquentation touristique et les citadins girondins en quête d'eau et de fraîcheur. Un site saturé doit-il être raisonnablement fermé en amont de son accès, et les visiteurs orientés ailleurs, mais où ? À méditer dans les Alpes...

À l'opposé de ces pics touristiques, le quotidien de la mobilité hors saison est plutôt celui d'une lutte individuelle et souvent solitaire, plus ou moins

aiguë, pour maintenir les capacités de se déplacer, malgré l'état des routes, la météo, le coût du carburant, ou la précarité d'un véhicule vieillissant. Contrairement à une idée répandue, l'*Homo automobilis* est un rural et un montagnard bien plus qu'un urbain ou un citadin. Le problème ici n'est pas de même nature que précédemment. Plus qu'environnemental et écologique, il est social et économique. La mobilité est probablement le domaine où s'expriment le plus vivement les inégalités au sein d'une société enjointe au mouvement en permanence. On le savait avant les Gilets jaunes, on n'est pas près de l'oublier depuis. L'enjeu cette fois n'est pas du tout d'éloigner la voiture de la montagne et de s'en émanciper par d'autres moyens de transport, c'est au contraire d'en organiser plus collectivement les usages, pour passer de l'outil solitaire à l'outil solidaire, du moyen personnel au moyen partagé.

Là encore, les réponses par l'organisation tendent à l'emporter sur les réponses par les infrastructures. Il faut certes des routes et, par conséquent, des travaux pour les maintenir dans un milieu naturellement hostile, mais il faut surtout de nouveaux comportements à l'égard du bien propriétaire majeur qu'est la voiture, et des mises en relations pragmatiques ou numériques pour refaire du collectif avec de l'individuel.

« Je t'aime moi non plus », « ni avec toi, ni sans toi » : le couple Alpes-voiture, comme le couple ville-voiture, est de ceux qui font la réalité de nos sociétés et de leurs contradictions. Pour combien de temps encore ? Il y a toujours un après, et la voiture de demain ne sera pas la voiture d'aujourd'hui. Mais les Alpes demeureront, de même que les nécessités d'y accéder et de s'y déplacer. Avant d'atteindre les crêtes et les cimes, nous avons, de préférence collectivement, à répondre à ces défis. C'est aussi cela la condition alpine, et du point de vue de la mobilité, elle est très comparable à d'autres conditions de vie hors des massifs de montagnes. ■

